

我が国コンテナ港湾の今後の展望

著者名(日)	男澤 智治
雑誌名	九州国際大学国際関係学論集
巻	5
号	1/2
ページ	69-95
発行年	2010-03
URL	http://id.nii.ac.jp/1265/00000265/

我が国コンテナ港湾の今後の展望

男 澤 智 治

目 次

1. はじめに
2. 今後の港湾開発・運営に関する文献レビュー
3. 世界の港湾運営の現状と港湾戦略
4. コンテナ港湾開発・運営に関する考え方
5. 我が国における港湾開発・運営のあり方
6. おわりに（まとめ）

1. はじめに

世界の港湾は 1980 年代から港湾経営の体制を大きく変革させてきた。経済のグローバル化の進展に伴い急増する港湾需要に応える投資財源が不足し、また既存のターミナルの非効率さに悩んでいた多くの国々は、港湾の開発や運営に関わるさまざまな業務分野を港湾当局の手から切り離し、民間事業者任せに民営化を大胆に導入していった。いわゆる Landlord（地主型）の港湾管理体制への移行である。そのなかで、ハチソンや PSA など国際的なターミナル・オペレータが急速に台頭し成長する時期でもあった。

その後 21 世紀に入りさらなるグローバル化の進展のもと国際的なサプライ・チェーン・マネジメントが展開する中で、民営化され港湾の経営戦略をさらに先鋭化させる主要港湾では、民営化の第 2 ラウンドともいえるべき新たな段階を迎えている。すなわち、初期の民営化が定着し経営の迅速性、柔軟性を確保した港湾経営体は、関係する官民のセクターと多様で柔軟な連携や体制

を次々と形成し、競争力のある総合的なロジスティクス・サービスを提供し得る港湾を目指して、広範な戦略を展開するステージに入っている。さらに、1990年代に大手船会社がアライアンスを組んで国際競争力を強化したのと同様、港湾間の連携においてポートアライアンスが指向される時代になっている。

このような状況の下、本稿では、今後の我が国コンテナ港湾のあり方について論じることとする。

2. 今後の港湾開発・運営に関する文献レビュー

まず、最初にコンテナを中心とした港湾開発・運営に関して、既存文献をレビューする。表－1には2000年以降に発表された港湾関連学会の論文や海事交通研究等の雑誌の港湾関連論文から95本（研究代表者の論文は除く）を抽出している。この中から、今後の港湾開発・運営に特に影響を及ぼす論文について整理する。

井上^①は、国際港湾協会（IAPH）の事務総長という立場から世界的な港湾の動向と日本港湾のあり方について論じている。1980年代以降、世界的に港湾の民営化が進む中で今後の新たな港湾経営戦略として、①高度な次世代コンテナターミナルの開発、②ロジスティクス・パークの形成、③背後圏へのアクセス強化、④官民多様なパートナーシップの形成が重要であるとしている。また、港湾経営のプロの必要性や産業として自立したターミナル・オペレータが未発達であることを指摘し、国際コンテナ港湾の経營業務を分離したポート・オーソリティを提案している。今後の日本港湾の方向性としては、港湾を核とした「国際的に開かれたアジアの産業拠点－国際ロジスティクス・産業中核都市の形成－」を目指すことを提案している。

香川^②は、広域的港湾管理体制の構築等を背景に港湾行政に関する国の関与が拡大していることを指摘し、現行の港湾行政改革から、港湾管理者（地方公共団体）と住民主導の改革に切り替えることを模索することが重要であるとし

ている。一方、川崎⁽³⁾は、港湾管理・運営を地方自治体に任せることは否定しないが、日本港湾の国際競争力といった視点からは、5大港に関する整備は国策で行うべきであるとし、港湾法の一部改正まで考えている。

津守⁽⁴⁾は、日本港湾について「どのような港湾機能を国内に維持・強化するのか（5大港集約か分散か）」という論点が整理されていないと指摘する。

飴野⁽⁵⁾は、東アジア物流の近年の発展傾向を踏まえながら、物流システム現代化の方向性について検討している。今後の方向性は、ICTの本格的導入と、ネットワーク間競争⁽⁶⁾、ネットワーク型物流システムの形成が重要であり、国際物流のノードとしての港湾もその視点から考えるべきであるとしている。また、塩畑⁽⁷⁾も企業の国際SCMを支える港湾ロジスティクス拠点の重要性を提案しており、飴野が言うネットワーク型物流システムの構築とも合致している。

篠原⁽⁸⁾は、欧州の港湾政策との対比で日本港湾の国際競争力について論じている。そのなかで、「港湾政策は産業立地政策と一体でなければならない」と指摘している。基幹航路の大型船寄港数やコンテナ取扱数を政策立案のベンチマークとするのではなく、国民にとってより良いサプライチェーンは何かという視点が必要であるとしている。このような状況の下、スーパー中枢港湾への選択と集中投資は、我が国経済にとって十分な方策であるのかと疑問を呈している。

コンテナ埠頭に関しては、清野⁽⁹⁾の論文が参考になる。清野は今後のコンテナターミナルの管理・運営にあたって、5公社を1つの組織とした日本外貿埠頭公社（仮称）や三大湾毎の広域的埠頭公社の創設、PFI法等を利用した埠頭会社方式を提案し、欧米の地主型（the Landlord model）が手本になるとしている。

寺田一薫・寺田英子⁽¹⁰⁾は、香港、シンガポール、イギリスをはじめとする先進港における港湾民営化と公共部門の役割について論じている。このなかで、港湾民営化を進めていくためには、①国家間での港湾整備制度（港湾計画の策定・補助制度）の調整、②港湾管理へのコマーシャルアプローチの導入、③港

湾施設への民間資本の導入およびリスクマネジメント、④競争的環境のもとでの官民の役割分担、が重要であるとしている。香港の港湾開発では、上下分離方式ではなく、政府の港湾計画を下物の一部と定義し、港湾計画の初期段階から民間企業を参加させるなど、官民の信頼関係を築いている。また、ターミナル・オペレータの国際展開に関して、港湾ネットワークの重要性が論じられている。さらに、完全民営化の事例研究としてイギリスのトラスト港湾を取り上げている。そのなかで「英国型の完全民営化については、否定的な評価が多いように見受けられる。しかしそのような批判の中には、民間売却自体に関するものが多い。港湾民営化の是非とは別な問題ととらえるべきである。」としている。我が国の港湾に関しては、意思決定と会計の両方のシステムから見て港務局制度が正当ではないこと、埠頭公社の民営化のなかで民営化会社の経済的価値を最大にする上で整理しなければならない課題が多いこと、が指摘されている。

一方、李貞和⁽¹¹⁾は、イギリスの港湾に対して、「イギリスの港湾の完全民営化は港湾間の競争力には影響を与えなかった。ちなみに、民営化すれば、資金調達や投資決定が容易となり競争力が高くなるという論は見直す必要がある。」としている。

アジア地域の港湾開発・運営の実証的な研究としては、汪⁽¹²⁾や李美永⁽¹³⁾の研究がある。汪は、釜山港、光陽港、上海港、大連港、香港港、シンガポール港の港湾開発状況と将来展望について継続的に研究している。このなかで船社誘致のためのソフト対策や港湾背後地を含んだ大規模な港湾開発が目される。最も新しい論文では、釜山港・光陽港の開発は、北九州港のひびき開発に大きな影響を与えることを指摘している。李美永は、一環して韓国港湾を中心とした論文であるが、汪と異なる点は港湾背後地や背後にある産業との連携のなかでの港湾のあり方を研究しており、地域経済と港湾を一体的に捉えている点である。また、近年は、韓国内のみならず、経済圏として近い釜山と九州地域における港湾や産業の韓日連携についても研究している。

久米⁽¹⁴⁾は、最近のロジスティクスニーズに対応した、港湾域における国際物流の一層の効率化や安全確保、道路・鉄道などとの交通接続性の強化、空間利用の高度化などを可能とする物流拠点再開発の方向性を検討している。

柴田⁽¹⁵⁾は、コンテナ埠頭については「埠頭公社が設立され、運輸大臣＝中央官庁に属することになり、港湾管理・経営の二元化が避けられなくなる」とし、「今後の港湾全体像をどうしていくかということに直面している段階では、内包されていた困難な問題が顕在化するのではないかと指摘している。また、「埠頭民営化の流れや、東京湾3港（東京・横浜・川崎）包括連携という港湾広域化の動きもあって、港湾管理・運営をめぐる問題は今後研究を続けなければならない課題である」としている。

このように、既存文献のレビューでは、①今後、日本港湾が持つ機能の明確化、②公民の役割分担のあり方（国と地方、港湾管理者と民間）、③背後地と一体となった産業立地政策、④ネットワーク型物流への対応、などが示唆される。

3. 世界の港湾運営の現状と港湾戦略

(1)港湾の経営をめぐる環境変化⁽¹⁶⁾

今後も世界貿易の拡大が続く中で、世界の港湾とくにコンテナ港湾は多くの課題に直面している。まず、第1に、各港湾は増大する貨物量に対応するため新規の施設整備を急がなければならない。さらに2015年に見込まれるコンテナ貨物に対応するためには、ターミナルの効率改善を考慮に入れたとしても、世界の港湾で現在の約2倍の施設が必要になってくると考えられる。第2に、船型の大型化への対応である。近年では、1万TEUクラス的大型船が発注されており、航路の拡幅増深や大水深岸壁の建設など、港湾の大型船への対応も緊急の課題となっている。第3には、船主や荷主からの港湾サービスに対する強い改善の要求である。ターミナルにおける船舶の在港時間やコンテナ

の滞留時間を大幅に削減するため、港湾サービスの効率化、スピードアップが従来以上に求められている。同時に、港湾サービスの諸料金を低減することが強く求められている。第4に、とくに主要港湾において深刻化しつつある課題として港間競争（国内外とも）の激化がある。超大型コンテナ船の登場によりハブ港湾の選別がより厳しくなっており、少数の拠点港湾とフィーダー港湾群とに港湾の再編が行われている。船社間のアライアンスの形成はこうした港間競争に一層の拍車をかけている。第5に、情報システムの普及により、複数の港湾に跨るネットワークを構築することの規模の経済性や範囲の経済性が生じつつあるとみられる。このため、世界的なコンテナ取り扱いで、PSA、香港のハチソンポアグループ¹⁷⁾、世界最大のコンテナ船社であるマースク・シーランドへの集中度が高まっている。現在ではターミナルオペレーターの国際的な一貫性が問題となっている。とくに、荷主にサービス水準を確約するうえでも、フィーダー港を含めての一貫性が重要性を増しつつある。第6に、港湾のロジスティクス化があげられる。従来の結節点としての港湾ではなく、90年代以降は港湾をロジスティクスバリューとして捉えることが多くなった。

このため、1980年以降、世界の多くの港湾は伝統的な管理・運営体制を見直し、より自由度の高い港湾経営へと体制を変化させていった。膨大な港湾投資のための資金調達やすみやかな回収のために、これまで国や地方自治体を中心に行ってきた港湾運営を民間と一体となった形態への取り組みがなされてきた。

その後、21世紀に入りさらなるグローバル化進展のもと国際的なサプライチェーン・マネジメントが展開する中で、民営化され港湾戦略をさらに先鋭化させる主要港湾では、民営化の第2ラウンドともいうべき新たな段階を迎えている。すなわち、初期の民営化が定着し経営の迅速性、柔軟性を確保した港湾経営体は、関係する官民のセクターと多様で柔軟な連携や体制を次々と形成し、競争力のある総合的なロジスティクス・サービスを提供し得る港湾を目指して、広範な戦略を展開するステージに入っている¹⁸⁾。

(2)港湾管理・運営形態⁽¹⁹⁾

港湾管理者の担当範囲に着目して港湾管理形態を分類すると、次の4つに分けられる。

第Ⅰ型＝権利交付のみの家主型（計画、開発権利許可のみ）

第Ⅱ型＝設備なし家主型（インフラストラクチャーの整備まで）

第Ⅲ型＝設備付き家主型（インフラとスーパーストラクチャーの整備まで）

第Ⅳ型＝設備・まかない付き家主型（インフラとスーパーの整備及びその運営）

第Ⅰ型は、香港港、第Ⅱ型は欧州本土の主要港に見られ、第Ⅲ型は高雄港、釜山港、日本の主要港など東アジアに見られ、また、第Ⅳ型はシンガポール港で、純然たる民間会社が管理を行うイギリスのフェリックストゥ港もこれに相当する。アメリカの港湾は、第Ⅰ型を除く3つのタイプが混在している。

①アジア諸国の港湾政策

アジア地域における港湾管理・運営の特徴は、これまで国が直接または特殊法人など公企業を設立しそれを通して関与することが多かった。典型的には、公企業を設立しそれを監督するなどして計画・整備などに国は関与することが多く、同じ公企業でも特殊法人など公的な要素の強い組織がよく見られる。また、そうした一環で国は、港湾整備の資金調達に貸付あるいは補助金を与えるなどをすることもある。

その背景としては、1) 急速な経済発展に対応する必要があったこと、2) 港湾整備の歴史が浅く港湾産業市場に任せては整備・運営が間に合わなかったこと、3) 基本的に港湾間競争が起りにくい港湾物流構造をしていたということである。

しかし、東アジア地域は世界のコンテナ需要の3分の1を占めること、そのなかでアジア域内の港湾間競争が激化してきている。したがって、香港港によるターミナル開発権を民間会社に与える手法や釜山港、光陽港によるポートオーソリティ化、高雄港、台北港におけるコンテナターミナルのBOT方式に

よる整備など国と民間が一体となった整備・運営が行われている。

一方、中国では、2001年10月、「中央直属と二重指導の港湾管理体制の改革深化に関する意見」が出された。これによって、中国の港湾管理は、二元指導体制を維持しながらも地方都市政府の一元管理とし、行政と運営の企業体を分離することになった⁽²⁰⁾。

②欧州諸国の港湾政策

欧州地域では、アジアのような形での国の関与は見られず、一部を除いて、地方政府による直接または公企業を通した関わりである。その一方で、欧州本土は最終仕出・仕向地が陸続きでゲートウェイ競争が起こり、港湾間競争が激化している。この意味で欧州本土は公的介入と競争が並立した状況が作り出されており、いわば地方政府港湾管理者と補助者としての国と民間オペレータが協同して、近隣の他の地方政府管理者と補助者としての国と民間オペレータが協同したものと競争している構造になっている。

欧州最大のコンテナ港湾であるロッテルダム港は、これまでのロッテルダム市港湾局から2004年1月、政府系企業 (Port of Rotterdam) に移管された。企業会計方式の導入や企業統治原則ののちとして組織統治体制を見直した点は評価できるが、株式会社化に伴う民間資本の参加は行われていない⁽²¹⁾。

もともと非常に強い公的関与にあったイギリスの港湾は、港湾労働規制による問題が極めて深刻化するなどとし、1980年代の終わりにその方針を180度転換して、一切政府の関与をなくし主要港は全面的な民営化となるに至った。

民営化後の諸港は、積極的に事業拡大を行ったが、その中心は直接には港湾事業に必要なない港湾周辺分野であった。本業に関しては、個別労働協約や新規慣行の導入によって従業員の雇用条件が変化し、労働生産性が大幅に改善された。これは、民営化よりは全国港湾労働計画廃止の結果と考えられた⁽²²⁾。

トラスト港湾⁽²³⁾の民営化についてバードは、資金が配当に回り再投資が行われないこと、既に中央・地方政府からの多様な資金供与があること、公有下で十分営利的なこと、港湾区域内規制権限のため湾口独占を生じること、など港

湾民営化に反対している⁽²⁴⁾。

また、この20年間でイギリスを最終発着とするコンテナ貨物の4割が欧州大陸で扱われている。イギリス主要港の整備は体系的あるいは戦略的な計画に基づいておらず、アクセス道路の整備が貧弱であることも指摘される。これは、パブリックセクターの関与を完全に排除した結果である。したがって、民営化一辺倒の政策には疑問が残る結果となっている⁽²⁵⁾。

③アメリカの港湾政策

アメリカ連邦政府は管理・運営について、計画・調整も含めて関与せず、航路浚渫に関わっているものと道路など関連インフラの整備に補助を行うのみで、それぞれの港湾では州か市が中心となって様々な管理・運営形態をとっている。しかし、アメリカの主要港湾は、ニューヨーク地域とミッド・ウェイ地域（シカゴなど）の二大貨物発生・集中地へのコンテナ貨物に対するゲートウェイ機能を取り合って、ダブル・スタック・トレインで輸送するという競争をしている。このため、大規模な補助金なしに各主要港湾が整備・運営両面で商業主義を強く持っているため、顕著な過当競争にはなっていない。

管理を行うのは州か郡か市であり、州の場合は公企業の設立を通し、郡や市などの場合、直接もしくは公企業組織を作って行っている。ただし、直接行う場合でも独立予算事業ベースであるばかりでなく、独立した審議会などという機関を持つことが多い。公企業にする場合、基本的には州の法律で決められるため、州によって公企業の性格や法的根拠が異なる。

(3)欧米の港湾戦略⁽²⁶⁾

欧米先進国の港湾は、IT革命とグローバル化によって、物流の高度化がロジスティクス・システムの形成へと進んでいることに、一種の危機感を抱きつつも新たな挑戦を行っている。特に、欧州の主要港湾では、こうした判断が強いといえる。生産から消費までを統一されたシステムとして運営する総合的なサプライチェーン・マネジメントにあつては、港湾がひとつの通過点になって

しまう危険性を孕んでいる。その一方で、港湾を総合的なロジスティクスセンターとして育てていくことができれば、シームレスな国際物流の単なる通過点ではなく、新しい経済活動を先導する産業拠点として港湾が大きな役割を果たして行くことになる。

そうした港湾の将来を展望しつつ、欧州の主要港湾はロジスティクスセンターとしての港湾づくりに向けて、今や新たな経営戦略を大胆に展開し始めている。その第一は、高度な次世代コンテナターミナルの開発である。無人化、高速化、情報化など新たな技術を駆使して、高効率で低コストのサービスを目指した革新的なターミナルの開発が各地で積極的に進められている。例えば、ロッテルダム港の ECT やハンブルグ港のアルテンベルダーでは先進的な無人化が、そしてアムステルダム港のセレスパラゴンではすでに世界初の両舷荷役システムの導入が実現している。

第二は、ロジスティクスパークの形成である。いまやコンテナターミナルの高度化とオペレーションの効率化は、国際港湾の経営にとって重要ではあってもひとつの要素でしかない。取り扱うコンテナの中の貨物が、その港湾でどのように付加価値を高められるか、それが港湾の競争力になりつつある。欧州の主要港湾は南北地域のいずれを問わず、コンテナターミナルの周囲にその数倍もある空間を確保し、国際的なロジスティクス企業を懸命に誘致し、一大ロジスティクスパークを形成しようとしている。

第三は、背後圏へのアクセスの強化である。欧州、米国の各港湾とも港湾と背後圏を結ぶ道路や鉄道の整備に極めて積極的である。ロサンゼルス港とロングビーチ港のアラメダ回廊事業のように、複数の港湾が連携してこうした大型のプロジェクトに取り組んでいるケースも各地で動き出している。また、欧州では港湾と内陸部を結ぶ鉄道のシャトル便の運行を民間事業者と連携して乗り出している港湾も少なくない。さらに内陸に港湾が直営のインランド・デポ、ドライポートを建設する動きも活発である。また、コンテナのトラック輸送をさらに効率化するため、ターミナルでのコンテナ処理状況や周辺の交通事情な

ど各種情報をトラック事業者やドライバーとの間で交信するシステムも発展しつつある。

近年の動きとして井上氏は、「① 2008 年秋以降の取扱量減少のなかで港湾のキャパシティを大きくしていくのには時間がかかる、②環境対策が港湾経営に及ぼす影響度が高まってきている」（2009 年 8 月 5 日、筆者ヒアリングによる）ことを指摘している。

港湾経営のこうした新たな取り組みは、多くの場合、港湾管理者と民間セクターの協力によって展開されている。多様なパートナーシップの形成である。

欧米諸国の港湾は、こうした厳しい経営環境のなかで、次世代型ターミナルの整備、背後圏へのアクセス強化、ロジスティクス機能の集積など、いずれも地元のみならず国際的な民間資本と積極的に提携しつつ、資本、ノウハウ、集荷力などを結集し新たな戦略を果敢に打って出ている。港湾の優劣は、価格競争で決まる時代は終焉を迎え、港湾がどれだけの付加価値を利用者に提供できるかという新しい競争の時代に入ってきている。

このように先進国の港湾経営は、より広域的、国際的視野と戦略に基づき、民間との幅広い連携を弾力的に展開する時代に入っている。いわゆる“公共セクターと民間セクターの多様なパートナーシップ”による港湾経営という新たな発展段階に移行したと言える。

4. コンテナ港湾開発・運営に関する考え方

今後のコンテナ港湾開発・運営を検討する際に重要なことは、①誰が港湾開発・運営の主体となるか、②日本港湾にはどのような機能を残すか、③コンテナターミナルの役割や主役が誰か、④国がどこまで関与するか、という点である。

(1) 港湾開発・運営の主体

第一に、「港湾開発・運営の主体」であるが、港湾経営の将来像を考えると、「広域化・自立経営」が基本になると考える。従来、港湾を管理する組織として港務局が港湾法の第2章に規定されている。港務局は、①港湾管理者である、②地方公共団体が組織者である、③公法上の独立法人である、④経営は自主性に富み、非営利性である、⑤独立採算制である、など港湾管理者としてはすぐれた特長を持っているが、「港湾法の規定では、財源やその他の点においてロンドンやニューヨークのポート・オーソリティと大いに異なるものがある。たとえば日本の港務局では港湾財産を管理しても、それを所有していない場合が多いときである。」⁽²⁷⁾と指摘されている。その他、港務局は、その経営収支面の懸念が大きいことや、我が国の歴史的経緯などが要因となり、その設立の具体的進展をほとんどみていない現状となっている⁽²⁸⁾。また、我が国で唯一港務局で管理している新居浜港務局について寺田⁽²⁹⁾は、「新居浜港のケースは、極端に分権的な港湾運営という意味で壮大な実験であるが、港務局制が万全でないことを示唆している。意思決定と会計の両方のシステムから見ても、新居浜のケースから港務局制度は正当性を与えることは難しいと判断される。」としている。しかし、1980年代以降、世界の港湾は大きく変貌し、港湾をいかに経営していくかが重要となっている。これまでの国・地方自治体が単独で行う港湾組織では経営が難しくなっている。

そこで、現在、新たな動きとして京浜3港（東京、横浜、川崎）における包括連携は大いに評価できる。さらに、一步、踏み込んで、日本版ポート・オーソリティ（port authority）の構築が望まれるところである。ポート・オーソリティの語は、1909年にPort of London Authorityの設立時に使用されたもので、「行政機関と商業機関の中間的存在として、両者の機能を兼ね備えた機能のものとされている。それは、一般行政部門から独立しており、公共性を保つための公権力としての管理権を有し、港を修築、経営、運営する公共企業体である。」と一般に言われている⁽³⁰⁾。このポート・オーソリティには、欧州

型と英米型がある。欧州型は、港湾管理に公共性が強すぎて、経済性が欠けていたので、それを是正するために、また英米型は、従来、港湾における企業の営利性追及が過ぎて弊害が生じたので、公共経営の必要上から、それぞれ、ポート・オーソリティを各港で設立している。欧州型の事例は、シンガポール港に見ることができる。シンガポール港は、コンテナターミナル業以外に、ステバ業、荷役サービスの提供も行っており、この場合、港湾の荷役作業を担うのはターミナル運営会社の社員となる。逆に英米型のポート・オーソリティでは、ニューヨーク・ニュージャージー港をはじめ基本的には不動産業を担い、荷役サービスの部分は専門の港湾物流業者が提供している。日本を代表する5大港では、大都市が港湾管理者を担ってきたという背景もあるので大都市港湾を基盤とする英米型のスタイルになると考える。京浜、中京、阪神といった枠組みのなかでポート・オーソリティが形成されていくことが望ましいと考える。課題は、そこで働くスタッフは役人か民間人なのか、行政財産の所有、財源の確保、背後圏産業との連携など、さらに、新しい港湾経営主体が民間的なセンスをどこまで発揮できるかが鍵となると考える。

5大港以外の地方港においては、従来の枠組みを大きく変更させることは難しいと考える。そのなかで、茨城県の実績は注目される。茨城県は2008年12月25日、県内の重要港湾4港のうち日立、常陸那珂、大洗の県北3港を統合し「茨城港」を設置した。3港統合による効果としては、ブランド力アップのほか、経営管理体制の強化や各種手続きの一元化による港湾サービスの向上、投資の重点化・効率化などが挙げられる。さらに、北関東自動車道と東北自動車道が直結し、茨城港は、この幹線道の連結で後背地となる北関東内陸部とのアクセスが強化されている。地方港では、近隣諸港との広域連携、道州制議論のなかで港湾の再編は考えられるべきである。

(2) 日本港湾に残すべき機能

第二に、「日本港湾にはどのような機能を残すか」という点について触れて

みたい。これについて、津守⁽³¹⁾は「主要港間での機能集積拠点のさらなる絞込みとそのための明確な制度格差の設定が必要になる」としている。つまり、機能集積拠点を関東、中部、関西にそれぞれ1港あるいは1箇所としていくのか、あるいは京浜港に集約するのかという議論になる。現在の流れから言えば、それぞれ1港立地（ポート・オーソリティ体制）というのが理にかなっているであろう。2009年秋に国土交通大臣になった前原氏は、「ハブ港湾（の育成）で釜山やシンガポールに負けている」と現状認識を示したうえで「どう力を付けて競争に耐えるものにするか」と言及している。今後、2004年に指定されたスーパー中核港湾（6港）を絞り込むという姿勢も提案されている。

世界各国では港湾背後地に巨大なロジスティクス拠点を形成し、製造・流通さらには都市機能と一体となった先進的な港湾都市を形成している。我が国の主要港においても港湾と背後圏を一体的に捉え、産業の国際競争力が阻害されないよう引き続き基幹航路を維持できる体制を整える必要がある。この意味からも東京湾で検討が進んでいる東京湾ポート・オーソリティ構想は大きな成果が期待できる。その時に、貨物の集荷範囲をどこまで考えるか、また、全国的に集荷する国内ハブ港・システムを構築するかということが考えられる。このような広域集荷の仕組みを作る上では、主要港と地方港・地方圏との間の民間事業者間連携が図れるのかという点を再検討する必要がある。主要港と地方港の連携（ポート・アライアンス）については、2009年5月、京浜3港と青森県3港との間で、国際コンテナ貨物の内航フィーダー輸送に関する広域連携を強化することが発表されている。

一方、地方港について篠原⁽³²⁾が興味深い指摘をしている。それは、「欧州の中堅港湾は、独自色を鮮明に打ち出していくことに多大なエネルギーを費やしている。アントワープ港の Break Bulk 貨物、ゼーブルージュ港の自動車、リュウベック港の RORO・鉄道インターモーダル拠点港化などである。」としている。このように、地方港はそれぞれの地理的優位性や背後圏産業の優位性を活かしながら、地域経済密着型の港湾を目指すことが考えられる。例えば、2008年

度研究報告で示した、北部九州港湾と釜山港、上海港との連携などが該当する。

(3)コンテナターミナルの役割や主役

第三に、「コンテナターミナルの役割や主役が誰か」について考えてみたい。1960年代に登場したコンテナターミナルは在来船時代のターミナルの概念を一変し、荷姿が統一され、機械化が容易になりまた不可欠になった。作業効率もシステムとしての効率となった。ターミナル内の各種機能の配置はもとより流通センターや高速道路、鉄道との整合性が重要となり、また国際的にも物流の体系化が進んだ。1980年代に入ると、ITの導入が進み、ロジスティクス機能の重要性が叫ばれる。コンテナターミナルも単に貨物の積み替えという、受動的な作業場ではなく、顧客のニーズに対応して、あるいは提案して物流と商流を合わせ行うサービスを提供できる場となった。これは、コンテナターミナルがコスト・センターからプロフィット・センターになったことを意味する。言い換えれば、どのようなサービスを提供できるかがコンテナターミナルの価値を決める時代に入っているということである。このようなコンテナターミナルを運営する主体は、ターミナル・オペレータであるべきであり、現行の船会社を中心とした仕組みについては検討すべきであると考え。

(4)港湾整備・運営に関する国の関与

最後の課題は、「国がどこまで関与するか」である。これについては、日本海事新聞でのインタビュー記事⁽³³⁾が参考になる。これまで国は、国土交通省港湾局を筆頭に全国の地方整備局を通じて港湾建設という立場から港湾に携わってきた。一方で、地方自治体は主に港湾管理を担うが、自分のテリトリーの範囲でしか利用度を高めることを考えられず、部分最適となっている。しかし、今後は、官民の港湾関係者が主体的に意見を交わし、国の政策と整合させながら個々の港の経営、将来像を形成していくことである。具体的に国は、20年、30年先を見た全体最適の港湾政策を作ることが重要である。ただし、喫

緊の課題としては、東京湾ポート・オーソリティの構築であろう。国は、過去1960年代に1年わずかで外貿埠頭公園を作り、財源を集中投資して世界に通用する専用のコンテナターミナルを形成している。このように国は、高度な行政力を持ち合わせており、ポート・オーソリティという広域港湾管理のノウハウなど知的な部分でサポートをしていく必要があるだろう。

今後、国が関与する港湾は東京湾、大阪湾で十分であり、その他の港湾は港湾計画に応じて必要な事業費補助を行う程度に留めるべきである。

5. 我が国における港湾開発・運営のあり方

以下は、具体的な我が国における港湾開発・運営のあり方について論じることとする。

(1)日韓中の連携強化

我が国における港湾開発・運営のあり方を論じる前提として、今後とも成長著しい東アジア経済を取り込んでいくことが日本港湾にとって重要であることは言うまでもない(2007年度、2008年度研究報告でも述べている)。それを裏付けるように、2008年7月に発表された『国土形成計画』(全国計画)では、「東アジアネットワーク型の産業構造下における我が国産業の強化」が挙げられており、東アジアとの円滑な交流・連携は欠かせないとしている。また、『通商白書2008』でも「世界貿易に占める東アジアのシェアは徐々に拡大しており、こうした東アジア生産ネットワークの中で、我が国は、中間財・資本財の供給拠点としての中核的機能を果している」と指摘している。事実、欧米基幹航路を有する東京港においても2009年1月1日現在、月間530便中、164便が中国、韓国航路であり、博多港や北九州港などは中国、韓国便が8割弱となっている。特に、地理的に東アジアに近い北部九州港湾では、国際フェリー、RO-RO船、コンテナ船など多様な船種が数多く運航され、中国、韓国

と日本のローカルカーゴや北部九州港湾から釜山などを經由し欧米へ輸送する国際トランシップカーゴまで含めて多様な航路展開がなされている。

なかでも釜山港と上海港は拠点港となっている。この両港は、2008 年度研究報告で述べているように、巨大なコンテナ港湾の背後地に自由貿易地域や経済自由区域などを設け、日本や中国の企業との連携物流を取り込むなど、港湾開発を国家戦略のなかで位置付けている。上海・洋山深水港は、東海大橋の起点周辺に大都市を形成し、世界最大の港を目指しているし、釜山港は、「太平洋とユーラシア大陸をつなぐキーポート」と位置付けている。

すなわち、日本港湾は、中国、韓国港湾との連携がキーワードであることは間違いなく、単なる港湾連携のみならず、背後地に相互に投資する（仁川港と青島港の事例）ことも重要である。

(2)国内港湾の連携強化

我が国港湾は、細長い国土のなかで、63 にも及ぶコンテナ取り扱い港湾が存在する。これら港湾には、国際コンテナ航路以外にも RORO 船やフェリー航路も就航している。

5 大港については前述したように、公的機能と民間機能を合わせ持ったポート・オーソリティの体制への移行が進むと考えられる。しかし、貿易構造のアジアシフトに伴い、物流が日本海側中心に変化、太平洋側の港湾が空洞化⁽³⁴⁾している。日本の今後を考えると、太平洋側と日本海側を戦略的につなぐという発想が大事になる。空港、港湾、道路を戦略的にネットワーク化できるかどうかが重要である。参考になる例では、米国東部にニューヨーク・ニュージャージー・ポート・オーソリティという組織がある。これはニューヨーク州とニュージャージー州の空港、港湾、道路を一元管理する組織である。日本では、成田空港、羽田空港、東京湾内の港を全部別々に管理している。これから作られるポート・オーソリティはコンテナ港湾の一元化のみではない、今一步、突っ込んだ交通網の管理を一元化すべきと考える。この点に関しては、2009 年 3 月、

関西広域機構が「交通・物流関連の基盤整備計画」を広域的に策定する方針を示したことが注目される。具体的には、2013年以降としているが、今後、国から権限委譲を受ける府県・政令市の事務を「関西広域連合」（仮称）に移管し実施するものである。

地方港については、前述したように、道州制、近隣諸港との広域港湾管理のなかで、一体化、または機能的な連携などを考える必要がある。

(3)我が国における港湾開発・運営のあり方

ここでは、これまでの議論を踏まえ、今後、我が国における港湾開発・運営のあり方について述べることにする。

①五大港の方向性

我が国、国際コンテナ貨物の8割以上を担う五大港については、国内企業の産業競争力強化のためにも基幹航路の維持が最重要課題であると考ええる。事実、2009年5月の日本発米国向け月間コンテナの荷動きは35,000TEUと、95年以降では過去最低を記録、アジア発に占めるシェアも3.8%まで低下している。このようななかで欧米基幹航路が減少している。従来通り各港湾ごとに航路誘致や維持を考えていたのでは難しく、広域港湾連携が重要である。

そこで、2009年7月30日には、東京都、川崎市、横浜市の連名で「京浜港共同ビジョン」(中間のまとめ)が公表された。コンテナ物流強化に向けたターゲットとしては、「東日本のメインポート機能の維持」、「釜山港に対峙する日本のハブポートの実現」、「東アジアの国際ハブポートの形成」をあげている。今後、実質的な一港化を推進するなかで、貨物集荷や共同のポートセールスを展開していくとしている。

関西でも同様の動きがあり、湾内の近接港湾との連携は進んでいくものと考ええる。

コンテナターミナルについては、東京港埠頭(株)の事例にみられるように、下物の資産は港湾管理者が保有、上物(荷役機械、施設等)は管理会社または事

業者が保有、といった上下分離方式で考える必要がある。さらに、コンテナターミナル会社は、公共性を担保する観点から港湾管理者が出資した公的なセクターでの運営となろうが、今後は民間的な発想をさらに進め、コンテナターミナルと背後圏を連携させるコーディネータ的役割が求められるであろう。将来的には、京浜3港のコンテナターミナルが一体的に運営される、ポート・オーソリティが設立されることが望ましい。

②地方中核港湾の方向性

次に地方中核港湾の方向性を考えることにする。ここでいう地方中核港湾とは1995年の「大交流時代を支える港湾」で枠組みが決められた3大湾を除く中枢国際港湾および中核国際港湾が該当する。具体的には、下関港、北九州港、博多港、苫小牧港、仙台塩釜港、茨城港、新潟港、清水港、広島港、志布志港、那覇港の11港である。これらは、地域経済ブロックを代表する港湾であり、地域の国際化を推進する上で重要な交通インフラとなっている。この地方中核港湾は、先に述べた大港湾とは異なり、地域の産業に密着した港湾経営が求められる。

今回の調査研究のなかでは、筆者は、地理的に近い北部九州港湾と韓国・中国港湾との連携について触れている。この地域は歴史的にも古くから交易が行われていた。現在でも全体の8割近くが同国との航路で占められており、下関港では釜山、青島、蘇州大倉と全て韓国・中国との接続となっている。また、釜山港には、世界中の航路が集約されており、釜山と北部九州港湾とはハブアンドスポークシステムが構築されている。このような状況の中で、環黄海地域における北部九州港の戦略について亀山⁽³⁵⁾は、「釜山港、天津港、青島港をハブ港湾と見なした上で、北部九州港は、これらの港湾のフィーダー港湾としての役割を担っていく必要がある」と指摘している。地域の拠点港を地域のハブ港とみなし、同一経済圏域の貨物はここに集約し釜山港と接続することが効率的であろう。また、福岡－釜山を中心とした超広域経済圏も形成されつつあり、単なる港湾連携のみならず、海事クラスターと産業クラスターの融合といった

視点も重要である。

③地方単独港の方向性

上記以外の港湾については、地域の産業に支障がない程度の外航船の誘致が必要である。コンテナ船については、京浜港と青森県のポートアライアンスにみられるように、国内ハブ港の管理者と地方港の管理者の連携が重要である。特に、太平洋側の港湾は京浜港や大阪湾港とのフィーダーネットワークが重要である。その時、国内輸送としての鉄道輸送や内航フィーダー輸送に対し国が補助するなどして輸送コストの上昇を招かないような工夫が必要である。

一方、北部九州や日本海側港湾については地理的に近い釜山港やロシア等の港との連携を指向するであろう。

6. おわりに（まとめ）

筆者は、これまで3年間、「日韓中における港湾物流の競争力強化と連携方策に関する研究」というタイトルの下、外貿コンテナ貨物を中心に我が国港湾と韓国および中国の戦略について研究を進めてきた。

2007年度は、世界および我が国のコンテナ港湾に関する統計的な把握や主要国の先進港湾の戦略性について整理した。このなかで、取扱量ベースでは日本の港湾の国際的地位の低下が明らかになり、このままでは日本国内での国際的産業の維持に課題を残すことがわかった。一方で、先進港湾はさらなるグローバルハブ戦略に挑戦している。

2008年度は、我が国港湾に直接的な影響を及ぼす中国、韓国など北東アジア港湾について実態調査を行っている。このなかでもコンテナターミナルを軸としながら、港湾空間構造が大きく変化してきていることがわかった。すなわち、単なる「海上・内陸輸送の拠点」から「港湾背後団地の造成・企業のSCM支援」、「総合物流基地・国際情報交流の拠点・都市機能の追加」などさらに広範に機能が拡大していることがわかった。また、北部九州港湾は地理的に東アジアに

近いことから海上航路も多様であり、独自の地域経済圏も形成されつつある。しかし、日韓中のシームレス物流に関しては、通関体制やシャーシの通行問題など課題も多い。

2009 年度では、我が国港湾に求められている機能や港湾ごとの持続的な発展のあり方を整理した。特に、成長著しい大中華圏（中国、香港、台湾、シンガポール）を中心としたネットワーク型経済をどう取り込んでいくかが重要である。

各港湾では、それぞれの実情に合わせた形で、「港湾の民営化」、「ロジスティクスセンター整備」、「港湾背後圏とのアクセス強化」、「次世代コンテナターミナルの開発」、「ポートアライアンス」などに取り組んでいる。

我が国港湾を展望する時に、一つの地方自治体が一つの港湾を管理・運営する時代は終わりを告げているかと思われる。

なお、本調査研究は、平成 21 年度科学研究費補助金・基盤研究（C）（課題番号：19530397）によって実施した成果である。

<注>

- (1) 表－1 の文献 15, 65, 81 を参照されたい。
- (2) 表－1 の文献 20 を参照されたい。
- (3) 表－1 の文献 83 を参照されたい。
- (4) 表－1 の文献 80 を参照されたい。
- (5) 表－1 の文献 32, 50 を参照されたい。
- (6) 飴野がいう、ネットワーク間競争とは、「ハードな物流インフラのネットワーク化だけを意味する概念ではなく、情報技術の本格的導入による業界横断的な異種・複数ネットワークのネットワークングにもとづくサービス供給システムと、その構築力をめぐる競争のこと」である。
- (7) 表－1 の文献 56 を参照されたい。
- (8) 表－1 の文献 30 を参照されたい。
- (9) 表－1 の文献 4 を参照されたい。
- (10) 表－1 の文献 38, 61, 62, 63, 67, 71, 77, 89 を参照されたい。
- (11) 表－1 の文献 29 を参照されたい。
- (12) 表－1 の文献 12, 24, 33, 66, 70 を参照されたい。

- (13) 表－1の文献3, 19, 26, 48, 51を参照されたい。
- (14) 表－1の文献91を参照されたい。
- (15) 表－1の文献93, 95を参照されたい。
- (16) 小林照夫、山上徹監修『国際物流と港湾』パールロード, 2004年1月, 2-3頁。寺田一薫、寺田英子『港湾運営の民営化とターミナルオペレーターの国際展開－シンガポール港湾会社の事例』海事産業研究所報, No.418, 2001年4月, 36-37頁。
- (17) 2008年の取扱量 (TEU ベース) では、世界のターミナルオペレーター上位5社 (ハチソン、APM、PSA、DPWorld、COSCO) で全世界のコンテナターミナル取扱量の69.9%を占める。出所は、Containerisation International (2009年7月号) による。
- (18) 井上聰史「第三の開国と日本の港湾」港湾学術交流会年報, 2006年11月, 12頁。
- (19) 市村眞一監修、土井正幸編著『港湾と地域の経済学』多賀出版, 2003年11月, 46-50頁。
- (20) 三浦良雄「加速する港湾建設と行政改革」Container Age, 2003年11月, 24-25頁。
- (21) 坂井功「ロッテルダム港の株式会社化の事例」港湾, 2006年6月, 32-33頁。
- (22) 寺田一薫「英国における港湾民営化政策の評価」季刊 MOBILITY 第106号, 1997年1月, 62頁。
- (23) 「トラスト港湾」とは、準政府機関である法定受託団体によって所有管理されるもので、義務、責任、権限を規定した国の会社法の下に設立されたもの。
- (24) Baird, A. J., Privatization of Trust Ports in the United Kingdom ; Review and Analysis of the First Sales, Transport Policy, Vol.2, No.2, April 1995.
- (25) 井上聰史氏 (国際港湾協会事務総長) へのヒアリング (2007年8月9日) による。
- (26) 井上聰史「欧米諸国における港湾運営の動向と課題」より抜粋。
- (27) 矢野剛 (1964)『港湾経済の研究』, 日本港湾協会, 137頁。
- (28) 市来清也 (1996)『港湾管理論 (四訂版)』, 成山堂書店 66-68頁。
- (29) 寺田一薫「港湾整備における地方分権と公民役割分担」IATSS Review Vol.33 No.1, 2008年4月, 63頁。
- (30) 市来清也 (1996)『港湾管理論 (四訂版)』, 成山堂書店 64頁。原典はBrysson Cunning ; Port Administration and Operation, (Chapman & Hall, Ltd., 1925), 31頁。
- (31) 津守氏の提案については、日本海事新聞 (2008.1.7)「主要コンテナ港の現状と課題」を参照されたい。
- (32) 篠原正人 (2008)「港湾競争と政策パラダイム」, 港湾経済研究 No.46, 35頁。
- (33) 日本郵船顧問・平野裕司氏に対する日本海事新聞 (2006.10.16) 記事を参照されたい。
- (34) 1995年から2005年までの外貿コンテナ貨物量年平均伸び率は全国平均4.6%に対し、本州の日本海沿岸11港は12.5%となっている。
- (35) 亀山嘉大 (2009)「環黄海地域におけるコンテナ物流とポートアライアンス」ICSEAD20 (2), 57-68頁を参照。

表－１ 主要学会、雑誌にみる港湾開発・運営に関する論文一覧

No.	著 者	タイトル	発行年	出 所
1	清野馨	我が国の港湾管理体制に関する一考察	2000	港湾経済研究 No.38
2	千須和富士夫	港湾私有化の 20 年—英国の教訓	2000	港湾経済研究 No.38
3	李美永	韓国における西海岸主要港湾の地域経済と物流体系	2001	港湾経済研究 No.39
4	清野馨他	わが国における外貿埠頭経営の歴史的変遷とその評価について	2001	港湾経済研究 No.39
5	金千植	世界主要港湾のコンテナ物流量推移と経営戦略	2001	港湾経済研究 No.39
6	金中植	The Economic Benefits of Free Customs Zone in the Port Area	2002	港湾経済研究 No.40
7	三ツ木丈浩	日本のコンテナ港におけるポジショニング戦略	2002	港湾経済研究 No.40
8	吉田広宣	我が国港湾における PFI 導入の最新動向	2002	港湾経済研究 No.40
9	入谷貴夫	港湾整備と PFI ～ひびきコンテナターミナルの事例～	2002	港湾経済研究 No.40
10	日比野光伸	港湾の機能分担と地域経済～五大港に視点を向けて～	2002	港湾経済研究 No.40
11	土井正幸他	中国の港湾整備、管理・運営効率化と経済発展	2003	港湾経済研究 No.41
12	汪正仁	21 世紀に向けての韓国の港湾開発戦略 —光陽港を中心に—	2003	港湾経済研究 No.41
13	日比野光伸	コンテナ・ターミナルの経営をめぐる ～名古屋コンテナ埠頭株式会社 (NCB) に視点を向けて～	2003	港湾経済研究 No.41
14	松橋幸一	首都圏港湾の経営の問題～京浜港におけるスーパー中核港湾の経営のあり方をめぐって～	2004	港湾経済研究 No.42
15	井上聰史	グローバリゼーションと港湾経営の新たな展開	2004	港湾経済研究 No.42
16	山上徹	アジア諸港間競争と東京湾の経済的優位性	2004	港湾経済研究 No.42
17	韓洛鉉他	韓国における港湾運営の民営化に関する研究	2004	港湾経済研究 No.42
18	大井尚司	港湾整備および維持・管理における第三セクター方式活用の考察 ～福岡・博多港の事例から～	2004	港湾経済研究 No.42
19	李美永	釜山新港湾開発と地域活性化戦略方案	2005	港湾経済研究 No.43
20	香川正俊	港湾行政改革と地方分権	2005	港湾経済研究 No.43
21	小野憲司	日本のコンテナ港湾の発展過程とその課題	2005	港湾経済研究 No.43
22	小野憲司	民間による健全なコンテナ埠頭経営環境の整備に関する考察	2006	港湾経済研究 No.44

23	韓洛鉉他	東北アジアにおける韓国港湾の国際物流拠点化の方策	2006	港湾経済研究 No.44
24	汪正仁	東アジアのハブ港湾開発戦略	2007	港湾経済研究 No.45
25	津守貴之	スーパー中核港湾政策再考	2007	港湾経済研究 No.45
26	李美永	韓国のスーパー中核港湾の運営からみた戦略的な連携方策に関する研究	2007	港湾経済研究 No.45
27	武城正長	埠頭公社コンテナターミナルとスーパー中核港湾政策 ～船社経営ターミナルを中心に～	2007	港湾経済研究 No.45
28	加藤壽宏	日本における公共事業と港湾・空港施設の現状と課題	2007	港湾経済研究 No.45
29	李貞和	日本における港湾民営化に関する一考察	2007	港湾経済研究 No.45
30	篠原正人	港湾競争と政策パラダイム －欧州港湾政策との対比において－	2008	港湾経済研究 No.46
31	千須和富士夫	港湾における国際競争力強化 －法と経済学の観点から－	2008	港湾経済研究 No.46
32	飴野仁子	ネットワーク型物流システムの可能性 －日本港湾の課題と方向性－	2008	港湾経済研究 No.46
33	汪正仁	21世紀に向けての北東アジアのハブ港を目指す大連港の港湾運営・開発戦略	2008	港湾経済研究 No.46
34	大島俊一	地域経済の活性化と港湾 －名古屋港を事例として－	2009	港湾経済研究 No.47
35	李美永	釜山新港の国際物流拠点開発状況と物流政策的な改善課題に関する研究	2009	港湾経済研究 No.47
36	恩田登志夫	香港・深圳における一体化政策によるスーパー港湾の役割と課題 ～雁行型経済発展論アプローチからの考察～	2009	港湾経済研究 No.47
37	千須和富士夫	戦後日本の港湾整備と地域振興効果 －横浜港の場合－	2009	港湾経済研究 No.47
38	寺田英子	An Institutional Analysis of the Public Sector's Role in Port Development; A Case Study of Port Planning in Hong Kong	2002	海運経済研究 No.36
39	尹宋漢	韓国における自由貿易地域の取組に関する研究 ～釜山・光陽港を中心に～	2002	海運経済研究 No.36
40	朴映泰他	釜山港の東北アジアハブ港の構築と戦略に関する研究 ～港湾クラスターを中心に～	2004	海運経済研究 No.38
41	斉藤純	途上国における港湾経営の改善に関する研究 ～インドネシアにおけるケーススタディ～	2004	海運経済研究 No.38
42	武城正長	船社によるコンテナターミナル経営(公団・公社方式)と今日的論点	2006	海運経済研究 No.40
43	安部智久	国際港湾のグローバル SCM 対応に関する考察	2006	海運経済研究 No.40

我が国コンテナ港湾の今後の展望（男澤智治）

44	朴映泰他	東北アジア時代における釜山港の港湾競争力向上方策に関する研究 ～北中国主要港湾との比較を中心に～	2006	海運経済研究 No.40
45	高玲	日本海沿岸コンテナ港の現状と発展策の考察 ～北陸5港での「選択と集中」の経営戦略～	2008	海運経済研究 No.42
46	姜天勇	中国港湾政策の変遷とその役割についての研究	2008	海運経済研究 No.42
47	二村真理子	港湾間競争を念頭においた拠点港湾戦略 ～港湾需要の決定要因に関する分析～	2008	海運経済研究 No.42
48	李美永	韓国仁川広域市の多目的物流拠点整備に関する研究	2000	日本物流学会誌 No.8
49	朴映泰他	北東アジア物流中心化のための釜山港背後 団地活性化方策に関する研究	2005	日本物流学会誌 No.13
50	飴野仁子	国際物流をとりまく環境とネットワーク	2005	日本物流学会誌 No.13
51	李 美永	釜山・鎮海経済自由区域における国際物流 拠点化の問題点と改善方策に関する研究	2006	日本物流学会誌 No.14
52	禹貞旭他	北東アジア地域における経済協力の拡大と 海上貨物輸送ネットワーク	2006	日本物流学会誌 No.14
53	朴映泰他	北東アジア時代における釜山港新港の後背 物流団地活性化方策	2008	日本物流学会誌 No.16
54	韓洛鉉他	東北アジアの物流中心地としての釜山港の ビジョン	2004	日本貿易学会年報 No.41
55	名和聖高	カンボジアの港湾事情と GMS 南部経済回 廊の機能	2008	日本貿易学会年報 No.45
56	塩畑英成	港湾ロジスティクス拠点整備のあり方に関 する考察	2007	交通学研究 2006 年年報
57	小澤茂樹	新たな国際物流インフラ整備の一考察 ～欧米基幹航路の寄港を目的とした政策を めぐって～	2008	交通学研究 2007 年年報
58	栢原英郎	北東アジア輸送回廊構想とその開発効果	2008	交通学研究 2007 年年報
59	栢原英郎	アジアゲートウェイ構想における物流効率 化とその課題	2008	交通学研究 2007 年年報
60	富田英治	国際競争下の日本の港湾政策：港湾法の現 状	2008	交通学研究 2007 年年報
61	寺田一薫	英国における港湾民営化政策の評価	1997	季刊 MOBILITY
62	寺田一薫	港湾整備における PFI の意義	2000	海事産業研究所報 No.406
63	寺田一薫他	港湾管理の民営化とターミナルオペレー ターの国際展開 ～シンガポール港湾会社の事例～	2001	海事産業研究所報 No.418
64	石井伸一	世界の港湾民営化・商業化とわが国港湾の 国際戦略	2001	海事産業研究所報 No.418

65	井上聰史	変貌する世界の港湾経営	2001	海事産業研究所報 No.418
66	汪正仁	香港の管理・運営政策と港湾開発計画	2001	海事産業研究所報 No.424
67	寺田英子	香港の港湾計画と公共部門の役割	2001	運輸と経済 第61巻4号
68	石井伸一	アジアにおける国際ハブ港湾競争とわが国 港湾の国際競争力確保にむけて	2002	海事産業研究所報 No.429
69	金亨泰	韓国の関税自由地域 (FTZ) 制度	2002	海事産業研究所報 No.429
70	汪正仁	韓国における国際競争力確保に向けた港湾 計画	2002	海事産業研究所報 No.431
71	寺田英子	港湾の民営化に伴う港湾管理の変化と政策的 な課題	2003	運輸と経済 第63巻5号
72	長瀬友則	我が国における戦略的港湾運営	2004	運輸政策研究 Vol.6No.4
73	國田淳他	北部九州地域における国際物流のあり方につ いて	2005	PRI Review 第17号
74	山岸寛	グローバル化におけるターミナル・オペ レーターの発達	2005	国際海運と国際物流の 新地平
75	寺田一薫	港湾管理者の役割変化と民営化政策 ～各国の部分的民営化と英国型完全民営化 の対比～	2005	国際海運と国際物流の 新地平
76	禹貞旭	東北アジア地域におけるグローバル化の進 展と国際物流拠点の構築方案 ～韓国仁川地域を中心に～	2005	国際海運と国際物流の 新地平
77	寺田英子	港湾の部分的な民営化が港湾管理に与えた 影響 ～ランドロード型港湾における公共部門の 役割～	2005	海事交通研究第54集
78	小野憲司	近年の国際海上コンテナターミナル競争力 強化策とその評価	2006	運輸政策研究 Vol.9No.2
79	古市正彦	スーパー中枢港湾育成に向けた内航・外航 連続型フィーダー航路の提案	2006	運輸政策研究 Vol.8No.4
80	津守貴之	日本港湾の「国際競争力」とは何か ～日本港湾の機能集積の方向性～	2006	海事交通研究第55集
81	井上聰史	第三の開国と日本の港湾	2006	港湾学術交流会年報
82	井原健雄他	東アジアにおける産業構造の変化と北部九 州の港湾物流の研究	2006	国際東アジア 研究センター
83	川崎芳一	港湾とは、そして何が課題か	2006	統計研究会 Vol.25No.2
84	外園賢治	コンテナ船社の経営変化と日本の港湾に求 められているもの	2006	統計研究会 Vol.25No.2
85	古市正彦	日中韓における港湾間競争と協調	2006	統計研究会 Vol.25No.2

我が国コンテナ港湾の今後の展望（男澤智治）

86	柴崎隆一	中国における港湾開発と港湾間競争	2007	運輸政策研究 Vol.10No.2
87	三浦良雄	膨らむ中国コンテナと港湾拡張 ～長江・珠江2大デルタの発展戦略～	2007	海事交通研究第 56 集
88	中野宏幸	中国の社会基盤インフラ整備・経営と地域 発展	2008	運輸と経済 第 68 巻 9 号
89	寺田一薫	港湾整備における地方分権と公民役割分担	2008	IATSS Review Vol.33 No.1
90	高橋浩二	わが国産業の国際競争力強化等に向けた港 湾分科会中間報告について	2008	IATSS Review Vol.33 No.1
91	久米秀俊他	最近のロジスティクスニーズに対応した港 湾域物流拠点の再開発の方向性	2008	運輸政策研究 Vol.11 No.3
92	林克彦	日本企業のグローバル・ロジスティクス・ マネジメント展開	2008	海事交通研究第 57 集
93	柴田悦子	戦後経済の流れと港湾政策の検討（前編・ 1982 年まで）	2008	海事交通研究第 57 集
94	二村真理子	港湾競争力に関する考察	2009	海事交通研究第 58 集
95	柴田悦子	戦後経済の流れと港湾政策の検討（後編・ 1983 年以降）	2009	海事交通研究第 58 集